

Boletín de Derecho Aeronáutico



Año 3

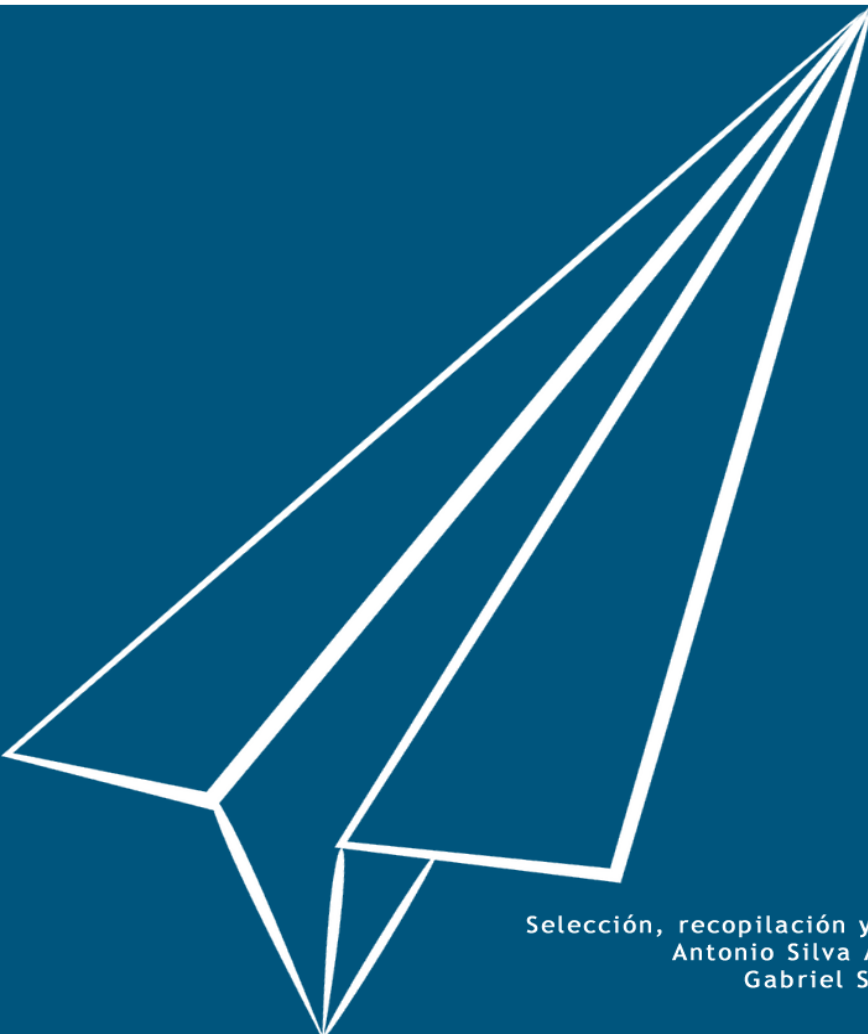
N° 11



Julio-Septiembre 2018



Normativa y jurisprudencia venezolana



Selección, recopilación y notas por:
Antonio Silva Aranguren y
Gabriel Sira Santana



Centro para la Integración y el Derecho Público

Centro para la Integración y el Derecho Público

BOLETÍN DE DERECHO AERONÁUTICO



Caracas, 2018

Centro para la Integración y el Derecho Público

BOLETÍN DE DERECHO AERONÁUTICO
Año 3 N° 11
(julio-septiembre 2018)

Normativa y jurisprudencia venezolana

© Centro para la integración y el Derecho Público
Boletín de derecho aeronáutico

HECHO EL DEPÓSITO DE LEY
Depósito Legal N° ppi201603DC805
ISSN 2610-8062

2018, Publicación trimestral

Selección, recopilación y notas por: Antonio Silva Aranguren y
Gabriel Sira Santana.

En la sección normativa se han transcrito textualmente los actos publicados en la Gaceta Oficial, durante el periodo analizado, que guardan relación con el derecho aeronáutico.

En la sección jurisprudencia se han extraído de los fallos dictados por el Poder Judicial, durante el período analizado, los argumentos del juzgador considerados de valor para el derecho aeronáutico.

Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP)

Avenida Santos Ermíny, Urbanización Las Delicias, Edificio Park Side,
Oficina 23, Caracas, Venezuela

E-mail: contacto@cidep.com.ve

<http://cidep.com.ve> | <http://cidep.online>

Centro para la Integración y el Derecho Público

Fundado en enero de 2005, en la ciudad de Caracas, el Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP) es una sociedad civil dedicada al derecho público y los aspectos jurídicos de los procesos de integración regional.

El CIDEP desarrolla principalmente actividades de investigación y divulgación. Como parte de ellas, diseñó y coordina un Diplomado en Derecho Aeronáutico, que en la actualidad se dicta en la Universidad Monteávila de Caracas.

La Dirección General del CIDEP corresponde a Jorge Luis Suárez Mejías y la Dirección Ejecutiva a Antonio Silva Aranguren.

Antonio Silva Aranguren

Director Ejecutivo del Centro para la Integración y el Derecho Público. Coordinador del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila. Profesor en la Universidad Central de Venezuela, Universidad Católica Andrés Bello y Universidad Monteávila. Estudios de doctorado en la Universidad Complutense de Madrid, en la que recibió además el título de Magister en Derecho Comunitario Europeo. Abogado y Especialista en Derecho Administrativo por la Universidad Central de Venezuela.

Gabriel Sira Santana

Investigador del Centro para la Integración y el Derecho Público. Coordinador de Logística y profesor del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila. Profesor en la Universidad Central de Venezuela. Abogado y Especialista en Derecho Administrativo por la Universidad Central de Venezuela.

ÍNDICE

NORMATIVA

Instituto Nacional de Aeronáutica Civil

Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-169-18, mediante la cual se establecen los requisitos técnicos para la operación de Aeronaves de Aviación Comercial hacia los Aeródromos en condiciones especiales de la República Bolivariana de Venezuela.....[9](#)

JURISPRUDENCIA

Cortes de lo Contencioso Administrativo

La determinación de la posición de dominio y el poder de una aerolínea en el mercado de comercialización y distribución de boletos aéreos requiere estudios técnicos / Las prácticas concertadas de las aerolíneas para reducir las comisiones de las agencias de viaje son contrarias a la competencia. N° 308 del 25-07-2018 (caso: Aserca Airlines, C.A. v. Superintendencia Antimonopolio – Corte Primera).....[20](#)

Que la Administración esté en posesión de una aeronave en virtud de haberla declarado abandonada, y que esta última se encuentre en estado de deterioro, vulnera el derecho de propiedad del demandante y satisface el *periculum in mora* para que se suspendan los efectos de la declaratoria mientras se decide sobre su nulidad / La suspensión de efectos señalada no afecta el interés público. N° 316 del 14-08-2018 (caso: Inversiones Flores Cartaya, C.A. v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – Corte Segunda).....[23](#)

NORMATIVA



INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

- ❖ **Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-169-18, mediante la cual se establecen los requisitos técnicos para la operación de Aeronaves de Aviación Comercial hacia los Aeródromos en condiciones especiales de la República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial N° 41.460 del 14-08-2018**

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

207°, 159° y 19°

**PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-169-18
CARACAS, 02 DE ABRIL DE 2018**

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en ejercicio de las competencias que le confieren los artículos 9, 44 y 48 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009; en concordancia con lo dispuesto en el numeral 4 del Artículo 7 y numerales 1, 3 y literal "c" del numeral 15 del artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

POR CUANTO

La aeronáutica civil es considerada una materia de utilidad pública, por ende, debe ser gestionada eficazmente de acuerdo con lo previsto en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y demás leyes de la República.

POR CUANTO

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) es el ente competente para regular y fiscalizar la infraestructura aeronáutica del país, la cual está conformada por los distintos aeródromos y aeropuertos establecidos en el territorio nacional, debiendo garantizar que las

operaciones y la actividad aeronáutica desarrollada en estos recintos se realice de acuerdo con lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas.

POR CUANTO

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) debe establecer normas para que la utilización y actividades aeronáuticas desarrolladas en los aeródromos con características especiales que funcionan en el territorio nacional sean realizadas de manera ordenada, segura y eficiente, en cumplimiento con lo establecido en el Convenio Sobre Aviación Civil Internacional.

“DICTA LA SIGUIENTE,

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA MEDIANTE LA CUAL SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS TÉCNICOS PARA LA OPERACIÓN DE AERONAVES DE AVIACIÓN COMERCIAL HACIA LOS AERÓDROMOS EN CONDICIONES ESPECIALES DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA”

Objeto y aplicación

Artículo 1. La presente Providencia Administrativa, regula las normas que deben ser cumplidas por los administradores de aeródromos y explotadores de aeronaves civiles que realicen operaciones comerciales desde y hacia los aeródromos en condiciones especiales que se especifican en la presente normativa, ubicados en el territorio nacional y que han sido declarados como tal por la Autoridad Aeronáutica de la República.

Aeródromos en condiciones especiales

Artículo 2. Los aeródromos en condiciones especiales de la República Bolivariana de Venezuela son aquellos que presentan restricciones de acuerdo a las características operacionales por ausencia o limitación de los servicios de salvamento y extinción de incendios, ayudas a la navegación aérea, longitud y ancho de la pista, condiciones topográficas o meteorológicas del lugar u otros factores que sean consideradas por la Autoridad Aeronáutica.

Determinación de aeródromos en condiciones especiales

Artículo 3. La Autoridad Aeronáutica determinará cuales aeródromos serán considerados como aeródromos en condiciones especiales, y a tal efecto dictará los requisitos operacionales para el uso de los mismos,

conforme a las disposiciones establecidas en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y demás normativa técnica aplicable.

“Se declaran como aeródromos en condiciones especiales:

- 1) Aeródromo “El Gran Roque” (SVRS),
- 2) Aeródromo “Alberto Carnevalli” (SVMD),
- 3) Aeródromo “Isla de Coche” (SVIE),
- 4) Aeródromo “La Tortuga” (SVIT),
- 5) Aeródromo de Canaima (SVCN)”.

Requisitos operacionales para realizar vuelos al aeródromo “La Tortuga” (SVIT)

Artículo 4. Las operaciones que se realicen desde y hacia el Aeródromo “La Tortuga” deberán cumplir con los siguientes requisitos operacionales:

- (a) Las aeronaves no deben exceder el peso máximo de despegue al de cinco mil setecientos kilogramos (5.700 kg.) y deben contar con un performance operacional que se adapte a las condiciones de longitud de la pista que mide novecientos metros (900 m.) de largo, con un ancho de veinte metros (20 m.), con superficie de suelo de cemento compactado.
- (b) La aeronave debe contar con extintores de incendio portátiles con capacidad de extinción según las dimensiones de la cabina, poseer botes salvavidas y chalecos salvavidas según el número de asientos.
- (c) Todas las operaciones de aviación comercial que se realicen hacia o desde el aeródromo “La Tortuga” (SVIT), deberán realizarse desde cualquier aeródromo controlado del territorio nacional.
- (d) Para la autorización de vuelos comerciales al aeródromo, el explotador deberá presentar previamente el permiso otorgado por la Gerencia General de Transporte Aéreo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) y contar con la certificación o habilitación para realizar operaciones de servicio público o especializado de transporte aéreo.
- (e) Las operaciones hacia o desde el aeródromo de “La Tortuga” (SVIT), se realizarán entre las 8:00am y 4:00Pm (HLV) las cuales deberán contar con el permiso de vuelo emitido por el administrador de aeródromo y podrán ser realizadas en los días y fechas siguientes:

- (1) Cualquier día comprendido entre el 15 de julio al 15 de septiembre de cada año.
 - (2) Cualquier día comprendido entre el 15 de diciembre al 15 de enero de cada año.
 - (3) Durante todos los días de la semana que corresponden a la celebración del carnaval y semana santa.
 - (4) El resto del año solo podrán arribar los días viernes, sábados, domingos y días feriados.
- (f) Quedan exceptuados de lo establecido en el literal (e) de este artículo las aeronaves pertenecientes a órganos o entes del Estado, así como las que sean autorizadas por el Ministerio del Poder Popular para el Transporte a través del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, al igual que aquellas aeronaves que sean acreditadas por el Ministerio del Poder Popular para el Turismo que sean requeridas para la ejecución de desarrollo turístico de las Zonas de Interés Turístico, Dependencias Federales: Isla La Tortuga, Islas Las Tortuguillas, Cayo Herradura, Los Palanquines y su espacio acuático asociado, previa presentación de los datos correspondientes.

Requisitos que debe cumplir el administrador de aeródromo de “La Tortuga”

Artículo 5. El administrador del aeródromo “La Tortuga” en procura de que los vuelos se realicen de manera segura debe garantizar las siguientes condiciones:

- (a) Contar con un equipo de extintores de incendio portátiles en las inmediaciones del aeródromo y con personal capacitado y entrenado para atender cualquier emergencia que pudiese suscitarse en dichas instalaciones aeroportuarias.
- (b) Establecerlos los requisitos administrativos que deben cumplir las personas naturales o jurídicas para obtener el permiso de vuelo desde y hacia el aeródromo.
- (c) Notificar en un tiempo máximo de veinticuatro (24) horas a la Autoridad Aeronáutica Aeroportuaria, las salidas desde y hacia el aeródromo, indicando horarios, ruta y número de personas.
- (d) La observancia y cumplimiento de las disposiciones emitidas por la Autoridad Aeronáutica.

**Requisitos operacionales para realizar vuelos
al aeródromo “Isla de Coche”**

Artículo 6. Los vuelos que se realicen al Aeródromo “Isla de Coche” deberán cumplir con los siguientes requisitos operacionales:

- (a) Las aeronaves no deben exceder el peso máximo de despegue al de siete mil quinientos kilogramos (7.500 kg.) y deben contar con un performance operacional que se adapte a las condiciones de longitud de la pista que mide mil doscientos metros (1.200 m.) de largo, con un ancho de treinta metros (30 m.), con superficie de asfalto.
- (b) La aeronave debe contar con extintores de incendio portátiles con capacidad de extinción según las dimensiones de la cabina, de igual forma debe poseer botes salvavidas y chalecos salvavidas según el número de asientos.
- (c) Las operaciones al aeródromo deben realizarse desde y hacia un aeropuerto controlado.
- (d) Para la autorización de vuelos comerciales al aeródromo, el explotador deberá presentar previamente el permiso otorgado por la Gerencia General de Transporte Aéreo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) y contar con la certificación o habilitación para realizar operaciones de servicio público o especializado de transporte aéreo.

**Requisitos que debe cumplir el administrador
de aeródromo de Isla de Coche**

Artículo 7. El administrador del aeródromo “Isla de Coche” en procura de que los vuelos se realicen de manera segura debe garantizar las siguientes condiciones:

- (a) Contar con un equipo de extintores de incendio portátiles en las inmediaciones del aeródromo y con personal capacitado y entrenado para atender cualquier emergencia que pudiese suscitarse en dichas instalaciones aeroportuarias.
- (b) Notificar en un tiempo máximo de veinticuatro (24) horas a la Autoridad Aeronáutica Aeroportuaria, las salidas desde y hacia el aeródromo, indicando horarios, ruta y número de personas.
- (c) La observancia y cumplimiento de las disposiciones emitidas por la Autoridad Aeronáutica.

Requisitos operacionales para realizar vuelos al aeródromo “El Gran Roque”

Artículo 8. Los vuelos que se realicen al Aeródromo “El Gran Roque” deberán cumplir con los siguientes requisitos operacionales:

- (a) Las aeronaves no deben exceder el peso máximo de despegue al de veinte mil kilogramos (20.000 kg.) y deben contar con un performance operacional que se adapte a las condiciones de longitud de la pista que mide ochocientos veintinueve metros (829 m.) de largo, con un ancho de quince metros (15 m.), con superficie de asfalto.
- (b) La aeronave debe contar con extintores de incendio portátiles con capacidad de extinción según las dimensiones de la cabina, de igual forma debe poseer botes salvavidas y chalecos salvavidas según el número de asientos.
- (c) Los explotadores de aeronaves deben garantizar que la tripulación tenga la cualificación necesaria para realizar operaciones en este aeródromo.
- (d) Para la autorización de vuelos comerciales al aeródromo, el explotador deberá presentar previamente el permiso otorgado por la Gerencia General de Transporte Aéreo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) y contar con la certificación o habilitación para realizar operaciones de servicio público o especializado de transporte aéreo.

Requisitos que debe cumplir el administrador de aeródromo del Gran Roque

Artículo 9. El administrador del aeródromo “El Gran Roque” en procura de que los vuelos se realicen de manera segura, debe garantizar las siguientes condiciones:

- (a) Contar con un equipo de extintores de incendio portátiles en las inmediaciones del aeródromo y con personal capacitado y entrenado para atender cualquier emergencia que pudiese suscitarse en dichas instalaciones aeroportuarias.
- (b) Notificar en un tiempo máximo de veinticuatro (24) horas a la Autoridad Aeronáutica Aeroportuaria, las salidas desde y hacia el aeródromo, indicando horarios, ruta y número de personas.
- (c) La observancia y cumplimiento de las disposiciones emitidas por la Autoridad Aeronáutica.

Requisitos operacionales para realizar vuelos al aeródromo “Alberto Carnevalli”

Artículo 10. Los vuelos que se realicen al Aeródromo “Alberto Carnevalli” deberán cumplir con los siguientes requisitos operacionales:

- (a) Las aeronaves no deben exceder el peso máximo de despegue al de cuarenta mil kilogramos (40.000 kg.) y deben contar con un performance operacional que se adapte a las condiciones de longitud de la pista que mide mil seiscientos veinticinco metros (1.625 m.) de largo, con un ancho de cuarenta y cinco metros (45 m.), con una pendiente longitudinal de 4.05% y elevación de mil quinientos veintisiete metros (1.527 m.).
- (b) Los explotadores de aeronaves deben garantizar que la tripulación tenga la cualificación necesaria para realizar operaciones en este aeródromo con las condiciones topográficas y meteorológicas propias de zonas montañosas.
- (c) Los explotadores de aeronaves deben garantizar que las operaciones de aproximación y despegue al aeródromo estén basadas de manera estricta en los procedimientos publicados en el AIP de la República Bolivariana de Venezuela.
- (d) Para la autorización de vuelos comerciales al aeródromo, el explotador deberá presentar previamente el permiso otorgado por la Gerencia General de Transporte Aéreo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) y contar con la debida certificación o habilitación para realizar operaciones de servicio público o especializado de transporte aéreo.

Requisitos que debe cumplir el administrador de aeródromo “Alberto Carnevalli”

Artículo 11. El administrador del aeródromo “Alberto Carnevalli” en procura de que los vuelos se realicen de manera segura, debe garantizar las siguientes condiciones:

- (a) Contar con un equipo de extintores de incendio portátiles en las inmediaciones del aeródromo y con personal capacitado y entrenado para atender cualquier emergencia que pudiese suscitarse en dichas instalaciones aeroportuarias.
- (b) Notificar en un tiempo máximo de veinticuatro (24) horas a la Autoridad Aeronáutica Aeroportuaria, las salidas desde y hacia el aeródromo, indicando horarios, ruta y número de personas.
- (c) La observancia y cumplimiento de las disposiciones emitidas por la Autoridad Aeronáutica.

Requisitos operacionales para realizar vuelos al aeródromo de “Canaima”

Artículo 12. Los vuelos que se realicen al Aeródromo de “Canaima” deberán cumplir con los siguientes requisitos operacionales:

- (a) Las aeronaves no deben exceder el peso máximo de despegue al de cuarenta mil kilogramos (40.000 kg.) y deben contar con un performance operacional que se adapte a las condiciones de longitud de la pista que mididos mil cien metros (2.100 m.), con un ancho de treinta metros (30 m.) y superficie de asfalto.
- (b) La aeronave debe contar con extintores de incendio portátiles con capacidad de extinción según las dimensiones de la cabina.
- (c) Los planes de vuelo deben presentarse en un aeródromo controlado, preferiblemente aquellos que se encuentran en el estado Bolívar.
- (d) Para la autorización de vuelos comerciales al aeródromo, el explotador deberá presentar previamente el permiso otorgado por la Gerencia General de Transporte Aéreo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) y contar con la certificación o habilitación para realizar operaciones de servicio público o especializado de transporte aéreo.

Requisitos que debe cumplir el administrador de aeródromo de “Canaima”

Artículo 13. El administrador del aeródromo de “Canaima” en procura de que los vuelos se realicen de manera segura debe garantizar las siguientes condiciones:

- (a) Contar con un equipo de extintores de incendio portátiles en las inmediaciones del aeródromo y con personal capacitado y entrenado para atender cualquier emergencia que pudiese suscitarse en dichas instalaciones aeroportuarias.
- (b) Tener personal adiestrado y capacitado para el parqueo de las aeronaves en plataforma.
- (c) Notificar en un tiempo máximo de veinticuatro (24) horas a la Autoridad Aeronáutica Aeroportuaria, las salidas desde y hacia el aeródromo, indicando horarios, ruta y número de personas.
- (d) La observancia y cumplimiento de las disposiciones emitidas por la Autoridad Aeronáutica.

Estudio de riesgos

Artículo 14. El explotador de aeronaves deberá realizar un estudio sobre los riesgos de seguridad operacional al cual se verá expuesto en cada vuelo a realizar desde y hacia los aeródromos en condiciones especiales, determinando en cada caso si estos son aceptables o no conforme a las particularidades propias de la aeronave y del vuelo.

Plan de vuelo

Artículo 15. El explotador de aeronave deberá presentar ante la autoridad competente (SNA), el Plan de Vuelo correspondiente a las rutas que a tales efectos se establezcan.

Los Servicios a la Navegación Aérea (SNA) no procesarán ningún Plan de Vuelo si el explotador no cumple con los requisitos técnicos establecidos en los artículos anteriores.

Incumplimiento

Artículo 16. En caso de incumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Providencia Administrativa, podrán ser aplicables las sanciones contempladas en la Ley de Aeronáutica Civil y demás leyes del Ordenamiento Jurídico de ser el caso.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA: Se deroga en todas sus partes lo establecido en la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-865-17 de fecha 18 de mayo de 2017, que establece las "Directrices que Establecen los Requisitos Técnicos para la Operación de Aeronaves de Aviación General y Comercial Hacia los Aeródromos en Condiciones Especiales de la República Bolivariana de Venezuela", publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 41.225 de fecha 30 de agosto de 2017.

DISPOSICIÓN FINAL

ÚNICA: La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese,

JORGE LUIS MONTENEGRO CARRILLO

Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)

Decreto N° 1.800 de fecha 03/06/2015.

Publicado en Gaceta Oficial N° 40.674 de fecha 03/06/2015.

JURISPRUDENCIA

CORTES DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

- ❖ **La determinación de la posición de dominio y el poder de una aerolínea en el mercado de comercialización y distribución de boletos aéreos requiere estudios técnicos / Las prácticas concertadas de las aerolíneas para reducir las comisiones de las agencias de viaje son contrarias a la competencia. N° 308 del 25-07-2018 (caso: Aserca Airlines, C.A. v. Superintendencia Antimonopolio – Corte Primera)¹**

En el presente caso, no resulta controvertido que el mercado objeto de estudio, es el mercado de la comercialización y distribución de boletos aéreos, en el cual coexisten las aerolíneas, mediante mecanismos de venta directa al consumidor, así como las Agencias de Viajes, quienes son comisionadas por las aerolíneas para vender boletos aéreos, mediante el pago de una comisión por sus servicios recibidos.

(...)

En el caso de autos, queda constatado que la recurrente participó para el momento de cursar el procedimiento administrativo objeto del presente proceso, en los mercados de comercialización de boletos aéreos entre nuestro país y las islas de Aruba y Curaçao, compitiendo en estos mercados relevantes con otras líneas aéreas. Es de notar que la Superintendencia recurrida no definió en la resolución objeto del presente proceso, las cuotas de participación de mercado de las aerolíneas competidoras en los mercados relevantes en cuestión, los porcentajes de capacidad de oferta instalada y de ventas efectivas en los mercados relevantes en discusión así como el porcentaje de las ventas que representaron las efectuadas por la recurrente con respecto al resto de competidores en los mercados relevantes en discusión; razones estas por las cuales esta Corte llega a la conclusión de que, en el caso en cuestión, la Superintendencia recurrida no pudo determinar de acuerdo a criterios técnicos y jurídicos el poder de mercado que le declaró a la recurrente en los mercados relevantes en

¹ Disponible en <http://jca.tsi.gob.ve/DECISIONES/2018/JULIO/1477-25-AP42-N-2008-000539-2018-0308.HTML>

discusión, por lo tanto, no puede este órgano jurisdiccional verificar el primer requisito concurrente, del artículo 6 de la Ley para Promover y Proteger el Ejercicio de la Libre Competencia. Así se establece.

Por tanto el resto de requisitos requieren forzosamente de que exista la capacidad real o potencial de la recurrente de afectar al mercado, cosa que no puede verificarse al no realizar la recurrida el estudio técnico y económico requerido a determinar el real poder de mercado de la recurrente, esta Corte desestima considerar el resto de requisitos necesarios en la verificación del artículo 6 de la Ley para Promover y Proteger el Ejercicio de la Libre Competencia (...).

(...)

De esta manera, definido como está el mercado relevante sobre el cual la recurrente pudo o no ejercer abuso de posición de dominio, como se efectuó en las consideraciones relacionadas al artículo 6 de la norma rectora en la materia de Libre Competencia, así como definida que es la posición de dominio y el abuso de la misma; pasa esta Corte a considerar si efectivamente, la recurrente pudo incurrir en los supuestos previstos en el artículo 13.1 de la Ley para Promover y Proteger el Ejercicio de la Libre Competencia:

La norma legal in comento establece lo siguiente:

“Artículo 10. Se prohíben los acuerdos, decisiones o recomendaciones colectivas o prácticas concertadas para:

1. Fijar, de forma directa o indirecta, precios y otras condiciones de comercialización o de servicio (...).”

(...)

En este sentido, no es un hecho controvertido que la recurrente, buscó la reducción de los montos de las comisiones, mediante el cambio formal de la relación jurídica existente entre la recurrente y las agencias de viaje; de la misma manera que otras aerolíneas, enviaron comunicaciones a las agencias de viajes para informarles sobre la reducción de los montos de las comisiones que pagaban por concepto de comercialización de boletos aéreos.

(...)

Del expediente se extrae que, la parte recurrente violó la Resolución DTA 76-10 al establecer una comisión de manera unilateral a las Agencias de Viaje que desmejoró lo previsto en dicho acto administrativo.

(...)

Asimismo, al realizar un exhaustivo estudio de las actas, esta Corte observa que, efectivamente la recurrente en el año 2004, redujo el porcentaje de las comisiones a ser otorgadas a las agencias de viaje, de manera conjunta con una línea aérea competidora en los mercados relevantes en discusión, de manera que puede ser inferida por esta Corte, la práctica concertada entre los competidores, a fin de rebajar conjuntamente las comisiones a ser pagadas a las agencias de viaje por concepto de la venta de boletos aéreos al mismo porcentaje, quedando así verificada la existencia del segundo supuesto de procedencia del artículo 10.1 de la Ley para Promover y Proteger el Ejercicio de la Libre Competencia.

(...)

En el caso de marras, al ser delimitados por la Superintendencia recurrida los mercados relevantes objeto de la resolución de marras, queda constatado que la recurrente y la competidora Avior Airlines, redujeron de manera sistemática sus comisiones en el año 2004 para los mismos mercados relevantes en donde estas líneas aéreas participaban para el momento del procedimiento administrativo llevado a cabo por el Órgano recurrido. De esta manera, se puede constatar que la práctica de reducir las comisiones otorgadas a las agencias de viaje, por concepto de la venta que estas realizan de los boletos aéreos ofrecidos por las líneas aéreas, para los mercados relevantes definidos como objeto del presente recurso contencioso administrativo de nulidad; fue llevada cabo por empresas competidoras; por lo tanto, esta Corte verifica el tercer supuesto de procedencia del artículo 10.1 de la Ley para Promover y Proteger el Ejercicio de la Libre Competencia.

- ❖ **Que la Administración esté en posesión de una aeronave en virtud de haberla declarado abandonada, y que esta última se encuentre en estado de deterioro, vulnera el derecho de propiedad del demandante y satisface el *periculum in mora* para que se suspendan los efectos de la declaratoria mientras se decide sobre su nulidad / La suspensión de efectos señalada no afecta el interés público.** N° 316 del 14-08-2018 (caso: *Inversiones Flores Cartaya, C.A. v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – Corte Segunda*)²

Declarada como ha sido la competencia por esta Corte para conocer de la causa, mediante decisión de fecha 15 de mayo de 2018 signada con el N° 2018-00209, corresponde emitir pronunciamiento sobre la medida de suspensión de efectos peticionada contra el acto administrativo de “DECLARATORIA DE ESTADO DE ABANDONO” de fecha 12 de agosto de 2015 publicado en el diario “ÚLTIMAS NOTICIAS”, emitido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (I.N.A.C.), y a tal efecto se observa:

(...)

Delimitado lo que antecede y una vez analizado los elementos cursantes en autos, se desprende *prima facie* lo siguiente: i) que la aeronave es propiedad de la demandante, ii) que la prenombrada aeronave se encuentra en las instalaciones de Dirección de Operaciones del Comando Aéreo del Centro de Mantenimiento Aéreo Plataforma de Ala Fija de la Guardia Nacional Bolivariana, iii) que la aeronave se encuentra a la intemperie en dichas instalaciones; iv) que la aeronave se encuentra registrada en la base de datos del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil v) que la aeronave se encontraba en las instalaciones de la sociedad mercantil Aeroservicios Citayen, C.A. por presentar averías y se encuentra en reparación.

En virtud de lo anterior, estima esta Instancia Jurisdiccional que dado el derecho de propiedad que tiene quien demanda sobre la aeronave objeto de la controversia y visto asimismo de los elementos probatorios cursantes en autos, la presunción de que actualmente existe un deterioro total y absoluto de la prenombrada aeronave en las instalaciones de la Dirección de Operaciones del Comando Aéreo del

² Disponible en <http://ica.tsj.gob.ve/DECISIONES/2018/AGOSTO/1478-14-AW42-X-2018-0000008-2018-0316.HTML>

Centro de Mantenimiento Aéreo Plataforma de Ala Fija de la Guardia Nacional Bolivariana, la cual se encuentra en dichas instalaciones por intermedio de la empresa Fiteca ordenada del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, lo cual en criterio de esta Corte se estima satisfecho el primer requisito del fumus boni iuris. Así se decide.

(...)

En el caso concreto, debe indicar esta Corte que el periculum in mora se configura con la sola verificación del requisito anterior, dada las presuntas irregularidades cometidas por la Administración, a tal efecto de que la aeronave objeto de esta controversia propiedad de la demandante se encuentra en las instalaciones de la Dirección de Operaciones del Comando Aéreo del Centro de Mantenimiento Aéreo Plataforma de Ala Fija de la Guardia Nacional Bolivariana, en completo estado de deterioro según acta emitida por esa institución castrense la cual describió que: falta luz de taxeo; falta hélice y spinner del motor derecho, siglas de la aeronave super King air a100, falta hélice y spinner del motor del lado izquierdo, falta tobera del lado izquierdo al motor izquierdo, falta tobera del lado derecho al motor izquierdo, falta tobera del lado derecho al motor del lado derecho, falta tobera del lado izquierdo al motor del lado derecho, falta caucho, rin y conjunto de freno interno del tren principal derecho, falta caucho, rin y conjunto de freno interno del tren principal izquierdo, situación esta que deja en evidencia el estado de deterioro del bien mueble propiedad de la demandante.

En razón de ello y por cuanto de los autos quedó demostrado preliminarmente que: i) la aeronave está en posesión de la Administración, ii) que se encuentra en estado de deterioro por parte de ésta, iii) que se corre el riesgo de que se siga lesionando el derecho de propiedad de la demandante, iv) que cuando se emita una sentencia definitiva el bien mueble este totalmente irrecuperable; por tal circunstancia esta Corte considera satisfecho el periculum in mora. Así se decide.

Visto lo anterior, debe valorarse el interés público, es decir, que la apreciación del daño irreparable debe hacerse en presencia de la valoración del posible daño que para los intereses generales pueda derivarse de la adopción de una medida cautelar. En una palabra, la

irreparabilidad del daño para el recurrente ha de ser comparada y ponderada con la irreparabilidad del daño para el interés público.

(...)

Ello permite a esta Corte establecer que existen intereses en juego perfectamente discutibles, en el que se encuentra el derecho a la propiedad que tiene la demandante sobre el bien mueble objeto de la medida; y por otro lado se encuentra el derecho que tiene el Estado de salvaguardar los intereses de la República, sin embargo, con la presente medida no se está afectado el interés público.

Hecha las consideraciones anteriores, estima esta Corte acertado decretar la medida cautelar solicitada sin afectar los intereses del Estado ni los de quien hoy demanda, mientras dura el presente juicio, la cual se realizará equilibradamente en los términos siguientes: i) Se declara PROCEDENTE la medida cautelar solicitada a favor de la sociedad mercantil Inversiones Flores Cartaya, C.A., en consecuencia: Se SUSPENDEN los efectos del acto administrativo de declaratoria de estado de abandono emitido por el INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL (I.N.A.C.), en fecha 12 de agosto de 2015, se ORDENA al INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL (I.N.A.C.), culminar el proceso de recertificación de aeronave de la mencionada aeronave (...).